

## 関係業界団体等提出資料(追加分)

## 新しい総合物流施策大綱に向けた課題と提言(メモ)

### 1. 港湾運送業について

(港湾運送業の概要説明、業界の現状など。)

### 2. 港湾運送業における課題

- ・港湾運送業では、貨物量の多寡が業務量の多寡に直結するため、日本の港湾における取扱貨物量を増加させることが重要。
- ・アジア主要港に寄港する国際基幹航路の便数は増加又は横這いである一方、日本に寄港する国際基幹航路の便数は減少している。
- ・国際基幹航路の直接寄港が減少すると、海上輸送コストが高騰し、日本の港湾における取扱貨物量が減少する可能性がある。

### 3. 政策提言

- ・国はこれまで、「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱からなる国際コンテナ戦略港湾政策に取り組んできた。
- ・その結果、神戸港では平成 28 年のコンテナ貨物取扱個数が阪神・淡路大震災以降で過去最高を記録し、横浜港では本年 4 月から北米基幹航路が新規開設されるなど、具体的な成果が現れている。
- ・今後も、「集貨」「創貨」「競争力強化」各施策をより一層促進していくことが必要。
- ・「集貨」については、経済成長著しい東南アジア諸国と北米間を輸送されるコンテナ貨物を日本でのトランシッパ貨物として取り込むための支援(海外集貨)を講じ、日本の国際基幹航路の維持・拡大を図ることが必要。
- ・「創貨」については、港湾背後地への物流施設等の立地を促進し、港湾エリアにおける物流ハブ機能の更なる強化が必要であり、高度な流通加工機能を付与したロジスティクス・ハブの形成を図ることが必要。

- ・「競争力強化」については、世界最大級のコンテナ船入港に対応した大水深コンテナターミナルの整備等を引き続き推進することが必要。
- ・また、コンテナ船の航路網を維持・拡大するための施策として、世界最大のLNG輸入国であるという我が国の強みを活かし、LNGバングラディッシュ(船舶への燃料供給)拠点の形成等も有効。

# 次の総合物流施策大綱策定に向けた 関係団体等ヒアリング資料

平成29年3月14日

公益社団法人全日本トラック協会



公益社団法人

全日本トラック協会

Japan Trucking Association



# 1.トラック運送業界を取りまく現状と課題について

トラック運送業界は、平成2年の規制緩和以降、小規模事業者の新規参入が急増し、零細化が加速している。また、人口減少や少子高齢化等により宅配便以外の輸送需要が伸び悩み、事業者間の競争に拍車がかかっている。更には、軽油価格や車両価格の上昇等経営環境が悪化したことにより、営業利益率が減少した。

## 事業環境を取りまく現状と課題

### 需給バランスが崩れ過当競争が激化

事業者数は4万者(平成2年度)から6万2千者(平成27年度)へ約1.55倍、車両数は約1.31倍、積載能力は約1.69倍に増加(平成2年度と平成26年度との比較)。

### 事業者の中小零細化の加速

10両以下の事業者の割合が42%(平成2年度)から56%(平成27年度)へ14ポイント増加

### 労働力不足・運転者の高齢化・若年労働力の減少

トラック運送業界では、6割を超える運送事業者が労働力不足を感じている(トラック運送業界の景況感(平成28年10月 - 12月期))。

また、大型トラックの運転者の平均年齢(平成28年)は47.5歳と、全産業の平均年齢42.2歳より5.3歳高く、高齢化が進んでいる。

更には、トラック運送業の就業者における20代の比率が20%(平成2年)から8.6%(平成27年)へ11.4ポイント減少しているが、全産業では20代の比率は20.1%(平成2年)から14.8%(平成27年)と5.3ポイントの減少であり、トラック運送業の減少率が大きい。

### 利用運送事業者数の増加

利用運送事業者数は、約18,800者(平成15年度)から約23,500者(平成26年度)へ1.25倍に増加

### 倒産件数の増加

99件(平成2年度)から184件(平成27年度)へ約1.9倍に増加

### 多層構造の深刻化、不適正取引の増加

下請法実体規定違反330件(平成27年度)であり、全業種のうちワースト4位の多さである。また、近年、増加傾向にある。

## 経営環境を取りまく現状と課題

### 軽油価格の上昇

61円(平成2年度平均)から81円(平成27年度平均)へ約33%上昇

### 車両価格の上昇

大型車(平ボディ)の価格はディーゼル規制対応等により約850万円(平成2年)から約1,650万円(平成28年)へ約94%上昇

### ドライバー賃金の減少

道路貨物運送業の賃金は約13%減少した(平成2年と平成27年との比較)。平成27年の道路貨物運送業の時間当たり賃金は全産業に比べ約25%低い。

### 営業利益率の減少

トラック運送事業の営業利益率は3.7%(平成2年度)から0.9%(平成26年度)と4.6ポイント減少した。また、平成19年度以降は8年連続して赤字。

### 労働法制や時間外労働の限度基準の見直し

月60時間超の時間外労働時間に対する割増賃金率の引き上げを中小企業にも適用する法案が平成27年4月に閣議決定。

また、長時間労働是正のため、「働き方改革実現会議」による残業時間の上限規制の見直し。

## 2. 適正取引推進や労働力不足等に対するトラック運送業界の主な取り組み

長時間労働の抑制や適正な取引環境の整備、人材確保や労働力不足等に対応するため、トラック運送業界(全日本トラック協会及び都道府県トラック協会)では、主として以下のような取り組みを実施している。

### 長時間労働抑制等に向けた取り組み

平成27年に荷主、学識経験者、事業者、関係行政等により構成される「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」を中央及び全都道府県に設置。各トラック協会は協議会の共同事務局として、「トラック輸送状況の実態調査」や「パイロット事業」等各種の取り組みを積極的に推進している。

### 取引環境及び経営体質の改善に向けた取り組み

「トラック運送業における適正取引推進、生産性向上及び長時間労働抑制に向けた自主行動計画」  
(平成29年3月に全ト協で策定。取組事項は、「原則100%の書面化の実施」、「全ての取引において原則2次下請までに制限」等41項目。)  
トラック運送業における契約締結等書面化推進セミナー(全国48カ所で開催)  
原価意識強化セミナー(全国223カ所で開催)  
トラック運送における生産性向上セミナー(全国9カ所で開催)

### 人材確保及び労働力不足対策に向けた取り組み

トラック運送事業者のための人材確保セミナー(全国47カ所で開催)  
インターンシップ専用サイトの開設  
インターンシップ導入促進支援事業  
人材確保支援事業(出前授業、説明会等)及び本支援事業への助成事業  
準中型運転免許の取得助成事業

### 3. 今後のトラック運送事業の課題解決への施策

トラック運送業界は、今後も我が国経済の持続的成長と安全・安心で豊かな国民生活を支えていく役割が求められている。そのため、2017年に策定される次期総合物流施策大綱において、トラック運送業界としては以下の施策が必要である。

#### 適正取引推進のための施策

荷待ち時間の削減等長時間労働の抑制や適切な運賃・料金の支払い、無償の附帯作業の要求等商習慣の見直し等適正取引推進のため、荷主に対する指導の徹底  
運賃・料金区分の明確化と適切に収受できる仕組みの導入  
責任や業務の明確化等適正取引推進のため、契約書面化の普及・定着  
公正な競争環境の確保のため、事業用自動車の要件強化等参入規制の強化及び不適正事業者への指導強化  
物流子会社を含む第一種利用運送事業(自動車)専業者に対する安全管理義務規定の設定等規制の強化  
多層構造の弊害の是正

#### 輸送の効率化推進のための施策

高速道路料金の大口・多頻度割引最大50%の継続  
交通安全確保のため暫定2車線区間の4車線化の推進  
生産性向上のためネットワークの整備及び渋滞対策の促進  
SA・PA、道の駅における駐車スペースの活用  
物流施設等との直結を含めたスマートIC事業の活用及び「中継輸送」の実現に向けた取り組みの推進  
ドライバー不足に対応するため、トレーラ化やダブル連結トラックの導入推進及び自動運転、隊列走行の実現に向けた支援の強化

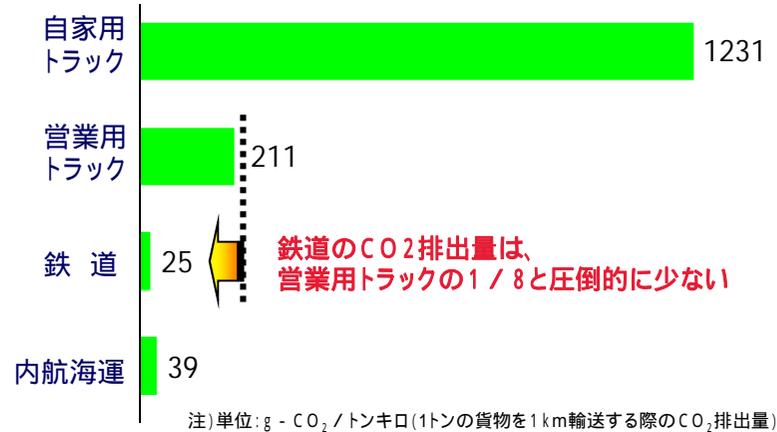
# JR貨物 提出資料

平成29年3月14日  
日本貨物鉄道株式会社



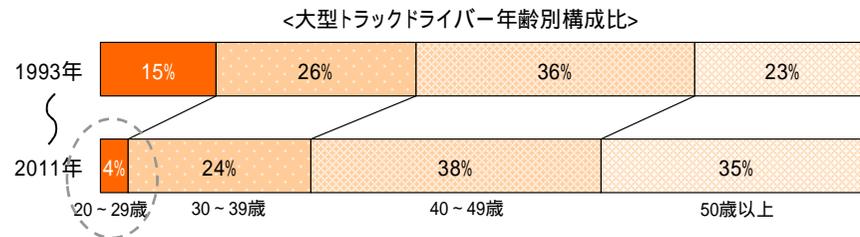
# 環境問題、長距離ドライバー不足等を背景にモーダルシフトが進展

## 輸送機関別のCO<sub>2</sub>排出量原単位



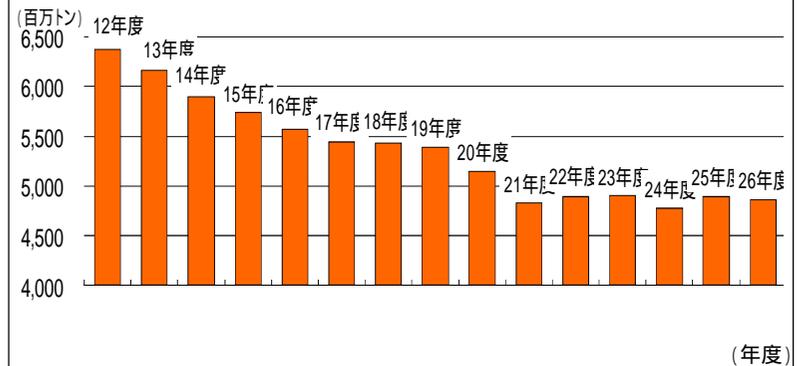
## 恒常的な長距離ドライバー不足

新規の大型免許取得者が従前の3分の1に激減  
 高齢化が進行(いわゆる3K職場で若手が著しく減少)

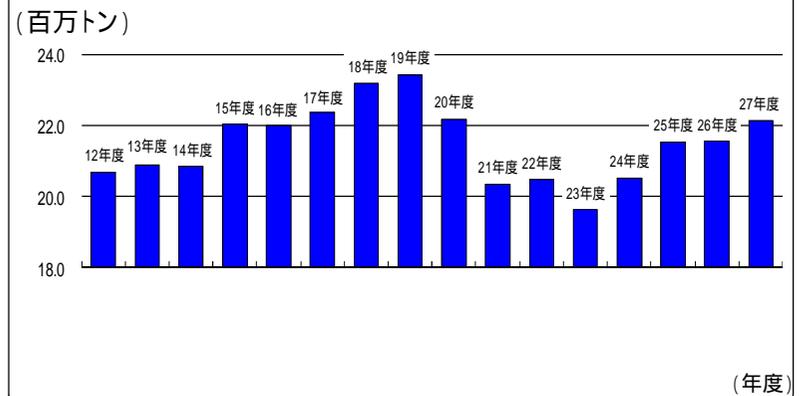


出典:「企業物流とトラック輸送2012」(全日本トラック協会)

## 国内総貨物輸送量



## 鉄道コンテナ輸送量



# モーダルシフトの本格的胎動（専用列車の拡大に向けて）

「環境意識の高まり」、「構造的な長距離ドライバー不足」、「都市部の交通事情」を背景に、鉄道の大量性、定時性の評価が高まり、“鉄道復権”の兆し  
国鉄時代には考えられなかった、お客様や利用運送事業者による「**買い切り専用列車**」が続々と誕生



宅配便専用列車  
(スーパーレールカーゴ)

平成16年運行開始  
世界初の電車型特急コンテナ列車(16両編成、動力分散方式を採用)  
東京～大阪間を最高速度 130 km/h・6時間11分で走行(毎日1往復)  
10トントラック56台分を輸送し、鉄道へのモーダルシフトで年間14,000トンのCO2削減



自動車部品専用列車  
(トヨタロングパスエクスプレス号)

平成18年運行開始  
名古屋南貨物駅～盛岡貨物ターミナル駅(約900km)を鉄道輸送  
名古屋→盛岡は自動車生産用部品を、盛岡→名古屋は部品積用空容器を輸送  
平成29年3月より2往復に増便  
1列車に31フィートコンテナ40個を積載  
年間約14,000トンのCO2削減



利用運送事業者による専用列車  
(スーパーグリーンシャトル号)

平成18年運行開始  
物流量の圧倒的に多い東京～大阪間で、これまで鉄道利用のない顧客の誘致を図る  
荷役性に優れ、使い勝手のよい31フィートウィングコンテナを業界団体が共同で購入、運用  
いつでも誰でも、手軽にご利用いただけるオープン参加型のシステム  
年間約8,000トンのCO2削減

# 福山レールエクスプレス号（宅配便専用列車）

## 1本目（東京貨物ターミナル駅 吹田貨物ターミナル駅）

- ・平成25年3月25日運転開始
- ・毎日1往復の運転
- ・東京～大阪間を6時間50分で走行
- ・20両編成（機関車 + コンテナ貨車 × 20両）
- ・1列車あたり31フィートコンテナ40個を積載可能（1往復で合計80個）



## 2本目（東京貨物ターミナル駅 西岡山駅・東福山駅）

- ・平成27年3月30日運転開始
- ・毎日1往復の運転
- ・東京～福山間を10時間57分で走行
- ・20両編成（機関車 + コンテナ貨車 × 20両）  
東京夕～西岡山駅：5両、東京夕～東福山駅：15両
- ・1列車あたり31フィートコンテナ40個を積載可能（1往復で合計80個）

それぞれ**10トントラック80台分**を輸送可能で、鉄道へのモーダルシフトで年間**1万7千トン**のCO2を削減

# 「イオン鉄道輸送研究会」専用列車を運転

## 貸切専用列車「イオン号」(東京-大阪間) 往復運行

平成26年12月14日(日)初回運行。以降、繁忙期の日曜日に運行。

直近は平成28年12月4日(日)、11日(日)、18日(日)の年末繁忙期前に運行。イオンを中核とした複数の企業で構成。

イオン鉄道輸送研究会…深刻さを増すトラック不足や二酸化炭素排出削減を目的として2010年に発足。現在は仕入先メーカー22社、輸送事業者10社が参加。イオンを中核とする物流全体の中で鉄道へのモーダルシフトを検討・推進。



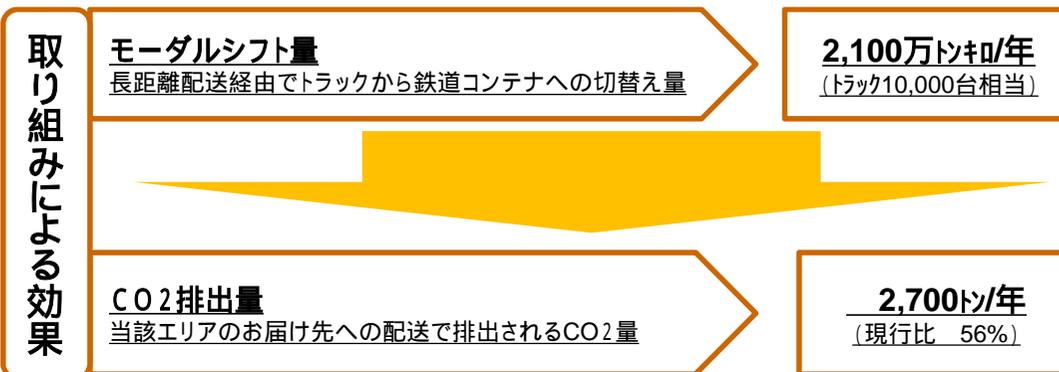
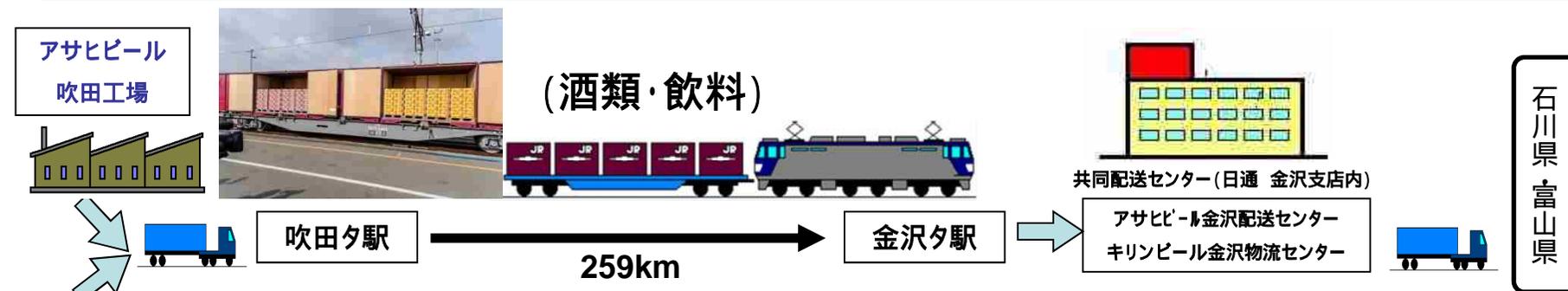
直近の参加企業



## 同業種間でのコンテナの共同利用

空コンテナ回送区間を活用し同業種間での共同輸送を実現  
 「アサヒビール(株)」と「キリンビール(株)」との共同輸送

- 【メンバー】 アサヒビール(株)、キリンビール(株)、日本通運(株)、JR貨物
- 【輸送目的】 トラックドライバー不足対策・環境負荷低減を目的に協業範囲を拡大し、持続可能な物流体制構築
- 【開始時期】 平成29年1月(石川県)・平成29年秋予定(富山県)
- 【取組内容】 金沢市内に共同センターを開設、拠点間移動は吹田夕 金沢夕間で鉄道輸送を実施



# 各企業が実施するモーダルシフトの主な取組み事例

## 環境への取組みを積極的に公開する企業が増加

企業名	取組概要
キヤノン 	物流事業者と共同で大型の専用コンテナを開発し、鉄道輸送の使用比率向上に注力。「エコルールマーク取組企業」認定取得を公表。(『キヤノン サステナビリティレポート2015』より)
大塚グループ 	「今後、鉄道輸送については、長距離だけでなく、中距離輸送でも転換を進めていく予定」であることを表明。(『大塚グループCSR 報告書2014/12』より)
GSユアサ 	鉄道コンテナの積載率向上など鉄道貨物輸送の拡大に取り組んだ結果として、エコルールマークの企業認定や自動車・バイク用電池7シリーズの商品認定取得を公表。(『2015環境・社会報告書』より)
日本製紙グループ 	鉄道を利用した古紙輸送の取組みにより年間約1,750トンのCO2削減を実現。国交省と経産省による「平成26年度グリーン物流パートナーシップ会議特別賞」を受賞。(『日本製紙グループCSR報告書2015』より)
サントリーグループ 	中長距離輸送のモーダルシフトを推進しており、500km以上のモーダルシフト率は69%に達している。グループ2社がエコルールマーク企業認定を受けたことを公表。(サントリーグループCSRレポート2015より)
アサヒ飲料 	低炭素社会実現の為、31ftコンテナのラウンドコースや12ftコンテナの共同輸送を行い、年間CO2排出量原単位を1%削減することに継続して取り組んでいる。(アサヒGHD統合報告書2014より)
カルビー 	「特定荷主」としての立場から長距離輸送のモーダルシフト(トラック→鉄道)に取り組む、2006年度比で2.3%削減。(『カルビー 社会・環境報告書2015』より)
カゴメ 	エコルールマークの企業認定や4品目の商品認定を取得したことをPR。(『カゴメサステナビリティ2014・2015 CSR活動報告』より)
ライオン 	2014年のモーダルシフト化率は、全輸送量の21%、距離500km以上の輸送においては67%であることを公表。(『ライオンCSR報告書2015』より)
花王 	第1回エコルールマーク取組企業として認定。さらに「アタックNeo」「ビオレu」の商品認定も2013年2月に取得。(花王グループHP『花王サステナビリティサイト』より)
キリンHD 	グループ会社2社がエコルールマーク認定企業に選ばれ、全5商品がエコルールマーク認定商品となっている。CO2排出量の削減と輸送品質の維持・向上の両立に努めている。(『キリンHD 社会と共有価値(CSV)』より)
味の素グループ 	輸送効率の良い大型の31ftコンテナを活用した鉄道輸送を強化。これにより、長距離輸送におけるモーダルシフト率は87%となった。CO2排出量約2,400トンの抑制を目指す。(味の素グループサステナビリティレポート2015より)
亀田製菓 	モーダルシフトを推進し、2014年にエコルールマーク取組企業として認定。約20年でCO2排出量を1割削減した。(『亀田製菓HP さまざまな活動』より)
ネスレ日本 	2014年度グリーン物流優良事業者として表彰。年間で200t以上のCO2を削減。エコルールマークの企業認定を取得。(ネスレ日本HPより)
イオン 	パートナー企業とともにモーダルシフトを推進し、2007～2015年の間、トラック輸送に比べ78%減となる約75,000トンのCO2を削減。2015年度グリーン物流経済産業大臣表彰を受賞。(イオン店頭ポスターより)

# エコレールマーク（環境意識の向上を図るための普及啓蒙活動）



平成29年3月現在

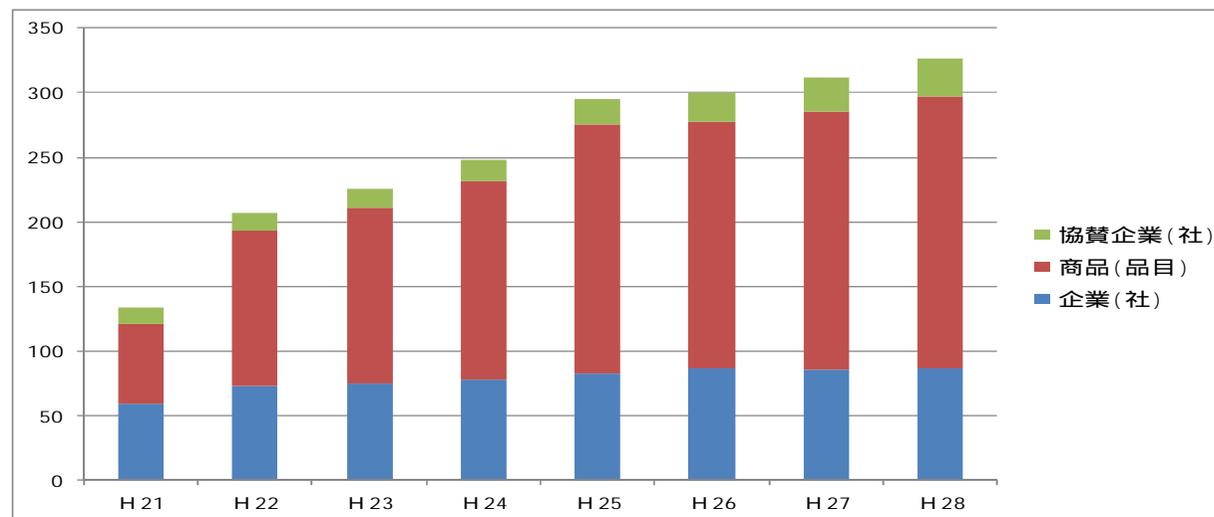
## 認定企業 87社

(15%以上の輸送に鉄道利用、もしくは、年間1.5万トン以上又は1,500万トンキロ以上で鉄道利用)

- ハウス食品(株)
- カゴメ(株)
- キッコーマン(株)
- 日清オイリオグループ(株)
- サッポロビール(株)
- 麒麟ビール(株)
- ライオン(株)
- キヤノン(株)
- ホクレン農業協同組合連合会
- トヨタ自動車(株)
- 日本たばこ産業(株)
- 三菱製紙(株)

ほか

エコレールマーク認定件数の推移(各年度末)



## 認定商品 210品目

(商品の30%以上の輸送に鉄道利用)

- |               |             |
|---------------|-------------|
| 「麒麟生茶」等       | 麒麟ビバレッジ(株)  |
| 「ボルテージ(乾電池)」  | 日立マクセル(株)   |
| 「あかふじ あきたこまち」 | (株)神明       |
| 「サランラップ」      | 旭化成ケミカルズ(株) |
| 「十六茶」         | アサヒ飲料(株)    |
| 「ポッキーシリーズ」    | 江崎グリコ(株)    |
| 「クレラップ」       | (株)クレハ      |
| 「液晶テレビ ビエラ」   | パナソニック(株)   |
| 「液晶テレビ ブラビア」  | ソニー(株)      |
| 「いいちこ」        | 三和酒類(株)     |
| 「ブルボン プチ」等    | (株)ブルボン     |

ほか

環境にやさしい鉄道貨物輸送を利用した企業の環境への取組みについて、商品・カタログ等へのマークの表示により、一般消費者に広くアピール

(平成17年度 日本鉄道賞受賞)

# 行政・経済団体のバックアップ

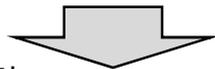
モーダルシフトの進展のため、行政、経済団体からも支援の動きが拡大。

## 行政の動き

一昨年12月、国土交通省に設置された交通政策審議会物流部会で、「今後の物流政策の基本的な方向性等について」の最終答申。

物流政策の方向性

- ・物流生産性革命の実現
- ・未来へ続く魅力的な物流への進化



具体的な取組例

- ・**モーダルシフトの更なる推進**
- ・トラック輸送の更なる効率化
- ・**物流ネットワークの拠点高度化**
- ・**過疎地等における物流ネットワークの構築**
- ・物流の高度情報化・自動化 等

昨年5月2日「改正物流総合効率化法」が成立  
(10月1日施行)

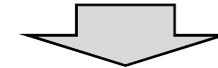
- ・人手不足への対応のため、効率化支援方を「施設整備」から「連携」へ転換
- ・モーダルシフトや共同配送をはじめとした多様な取り組みを後押し

## 経済団体の動き

一昨年10月、経団連の運輸委員会物流部会では、「企業の競争力強化と豊かな生活を支える物流のあり方」について提言。

目指すべき物流

- ・官民一体で取り組む競争基盤としての物流の再構築
- ・収益性のある物流の確立
- ・産業構造の高度化を支える物流への変革



具体的な提言例

- ・企業の競争力強化に資する社会資本整備
- ・セキュリティと物流効率化の両立
- ・人材確保・育成策の拡充
- ・**モーダルシフト促進に向けた環境整備**
- ・共同物流のための貨物のマッチング支援
- ・コンテナラウンドユースの活性化
- ・循環型一環パレチゼーションの実現

# 鉄道コンテナお試し輸送

公益社団法人全国通運連盟で毎年実施している「お試し輸送」が好評



【助成内容】 運賃の80%を助成

【対象期間】 平成28年4月1日～平成29年2月28日

【対象貨物】 鉄道コンテナ(鉄道にて輸送する国際海上コンテナを含む)の輸送による、下記の貨物が助成対象。なお、**輸送回数は2回まで**。

新規のご利用

既存利用の区間で、同一荷主・製品の輸送品質改善に向けた試験輸送

既存利用だが、新規区間への拡大に向けた試験輸送

お試しキャンペーンを利用したお客様のうち、**95%が継続的に利用**

平成27年度利用実績

605件・759個

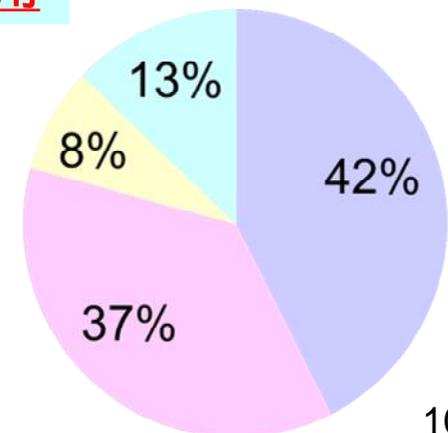


平成28年度(4～10月)利用実績

435件・512個

鉄道輸送継続理由

- 1位 輸送手段の確保
- 2位 コストが安い
- 3位 5トンのロットが最適
- その他





モーダルシフトへ、高まる時代の要請に応じて、私たちは国内最大規模の物流拠点を東京で始動させます。その名は〈東京レールゲート〉。立地は東京貨物ターミナル駅構内。首都高速「大井南IC」・「平和島IC」から約2km、東京港国際コンテナターミナルから約2km、羽田空港国内貨物地区から約3kmと、まさに陸海空の結節点となる優れたアクセスを約束。新たな時代のニーズに応える輸送のベストミックスを可能にします。ビジネスを加速させる物流改革。その扉を開くのは〈東京レールゲート〉です。

# 東京レールゲート

TOKYO RAIL GATE



## モーダルシフトの未来を拓く。



本報掲載の図表・写真・CGは、掲載日時点の最新情報に基づき作成したものであり、CGは概略を示したものであり、実際の状況とは異なります。

## 陸海空・物流ジャンクション〈東京レールゲート〉始動。

全国に鉄道ネットワークを持つJR貨物が提供する、  
貨物鉄道に直結する国内最大規模の物流拠点。

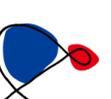
中長距離・大量一括輸送による効率化、環境負荷低減、トラックドライバー不足対策といった鉄道貨物ならではのメリットを最大限に活かす物流サービス。そう考えたJR貨物の答えが、東京貨物ターミナル駅に直結したアクセスの〈東京レールゲート〉です。この他に類を見ない物流拠点は、立地の利便性のみならず、BtoCへの対応や冷凍冷蔵倉庫機能をはじめとする最新設備を計画。物流のこれからを、ここから支えます。

全国に先進的物流施設を展開する三井不動産との連携により、  
物流の新たな価値の創出へ。

〈東京レールゲート〉は、JR貨物と三井不動産との共同事業として始動しました。三井不動産のロジスティクス事業は、「ともに、つなぐ。ともに、うみだす」をコンセプトに、お客さまとともに新たな価値を生み出していきます。物流とは、あらゆるビジネスとつながり、その根幹を支え、さまざまな価値をはこび、そこからまた新しい価値を創り出すこと。〈東京レールゲート〉は、その中核を目指します。



[www.jfrfreight.co.jp](http://www.jfrfreight.co.jp)



[www.mitsufudosan.co.jp](http://www.mitsufudosan.co.jp)



# 次期総合物流大綱ヒアリング

一般社団法人 国際フレイトフォワードーズ協会

平成29年3月14日

# 1. 業界の現状と今後の見通し→不透明

## 1. 海運業界の改編

- ① 韓進海運の破綻
- ② 船社アライアンスの改編
- ③ 邦船3社のコンテナ部門統合

## 2. フレイトフォワードナーへの期待

- ① 最適な輸送手段と輸送ルート
- ② 非常時への対応

## 3. 荷主企業の海外展開と貿易環境の変化への対応

- ① 製造業に合わせた海外展開、EC市場拡大
- ② 英国のEU離脱
- ③ 米国のTPPからの離脱、NAFTAの見直し
- ④ AECの進展、中国の一帶一路政策

## II. 業界の取組みと課題

### 1. サービス向上

パートナー(船、鉄道、トラック、代理店等)の見直し

### 2. 物量確保・ネットワーク 拡充と競争力向上

①買収②経営統合③提携

### 3. 荷主との連携強化と フレイトフォワード の価値向上

- ①貨物の見える化
- ②情報の提供
- ③提案の推進とコストの削減

### 4. 事故の撲滅

①SOLAS条約改正(2016.7)

### 5. ドライバー不足

- ①モーダルシフト②ラウンド輸送
- ③地方港の活用④集配方法の変更

### 6. 新サービス

- ①越境e-コマース②海外鉄道
- ③農産物の輸出④コールドチェーン

### 7. IoT並びにAIに対応

## III.政策提言

### 1. 非常事態を想定した官民一体となったBCPの策定

- ① 震災時における港湾、道路情報の一元化
- ② どの船会社にも使用可能なSOCの備蓄

### 2. モーダルシフトの更なる推進への施設拡充

- ① 海上コンテナの鉄道輸送インフラの整備
  - ・40'並びに背高コンテナ(9'6")への対応
  - ・輸送力増強・コスト削減のため長大化
  - 700~1000m列車化
- ② オンドック・レールの敷設
- ③ 内航・外航接続の簡素化(利用ターミナル近接化)
- ④ 近海RORO船を利用した海陸一貫輸送の時間短縮のため、日中韓シャーシの相互通行の拡充

## III.政策提言

### 3.トラックドライバー不足の解消並びに港頭地域の 車両混雑の緩和

#### ハード・ソフト面でのインフラ整備の推進

- ・コンテナ搬出入事前予約制度の拡充
- ・空コンテナプールとCYの完全分離
- ・CYの24時間ゲートオープン化
- ・海上コンテナの共有化（船会社間での融通、  
コンテナ・ラウンド輸送の拡充）
- ・コンテナシャーシの共有化（第三者によるリース、  
事業者間で融通）

## III.政策提言

### 4.安全輸送の推進(コンテナ・トラックの事故撲滅)

- ①重量規制に対応できるインフラ整備の推進
  - ・港頭地域CYへのコンテナ・スケールの設置  
(輸出・輸入コンテナの検量)
  - ・主要道路へのウェイ・ステーションの設置(秤量所)
- ②「道の駅」の活用
  - ・海上コンテナ用車両の駐車スペースを付帯設置
  - ・ドライバーの待機、休息等

## トラックターミナル事業

～トラック輸送をはじめ物流機能における重要な施設～

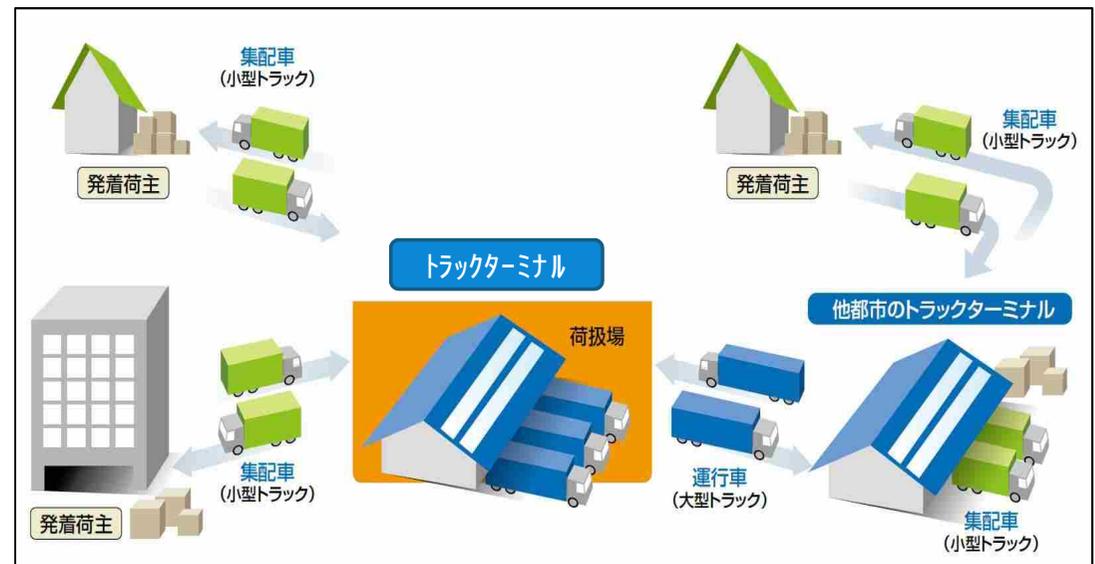


# トラックターミナルとは

## 1. 貨物の積み替え施設となるトラックターミナル

我が国の物流活動において、トラック輸送は、貨物輸送の約9割（トンベース）を占めており、重要な役割を果たしている。トラック事業のうち、宅配便をはじめ、全国各地で発生する多くの貨物を全国各地に配達するというサービスを提供する不特定多数の荷主から集荷した貨物を起点及び終点のターミナル等の営業所又は荷扱所で必要な仕分けを行い、そのターミナル等の中で幹線輸送などを定期的に行う事業が特別積合せ貨物運送事業である。

特別積合せ貨物運送事業は、集荷、幹線輸送、配達という一連の流れをシステム化した輸送を行うもので、幹線を運行するトラック（運行車）と集荷、配達を行うトラック（集配車）との間の貨物の積み替えを行うための施設が**トラックターミナル**となり、事業運営上不可欠なものである。



# 一般トラックターミナル事業とは

## 2 . 一般トラックターミナル

トラックターミナルは、大型トラックが出入りし、大量かつ恒常的な荷捌きが行われており、このため、多くの事業者が利用する大規模施設となる一般トラックターミナルについては、安全の確保や物流機能の確保のために適切な事業運営を行うことが必要であることから自動車ターミナル法（昭和34年法律第136号）が制定されており、**一般トラックターミナルを特別積合せ貨物運送事業の用に供する事業をトラックターミナル事業と規定し、同事業を経営する者をトラックターミナル事業者という。**

### 参考

自動車ターミナル法(抄)

(定義)

第2条 この法律で「自動車運送業」とは、一般乗合旅客自動車運送事業及び一般貨物自動車運送事業をいい、「自動車運送事業者」とは、自動車運送事業を経営する者をいう。

2 (略)

3 この法律で「一般貨物自動車運送事業」とは、貨物自動車運送事業法(平成元年法律第83号)第2条第2項の一般貨物自動車運送事業(特別積合せ貨物運送をするものに限る。)をいう。

4 この法律で「自動車ターミナル」とは、旅客の乗降又は貨物の積卸しのため、自動車運送事業の事業用自動車を同時に2両以上停留させることを目的として設置した施設であつて、道路の路面その他一般交通の用に供する場所を停留所として使用するもの以外のものをいう。

5 この法律で「一般自動車ターミナル」とは、自動車運送事業者が当該自動車運送事業の用に供することを目的として設置した自動車ターミナル以外の自動車ターミナルをいう。

# トラックターミナル事業及び配送センター

## 【トラックターミナル事業】

停留場所（大型車用）



荷扱場（ホーム）

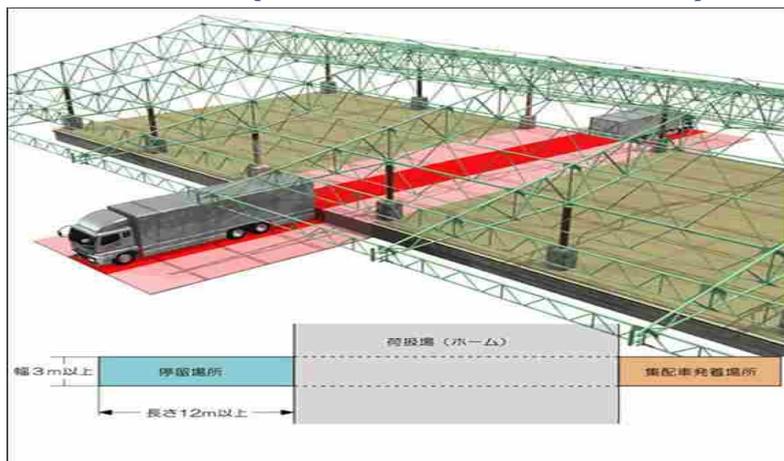


集配車発着場所（中小型車用）



バース（届出料金）

特別積合せ運送事業者向け  
賃貸施設（＝荷扱場バース）

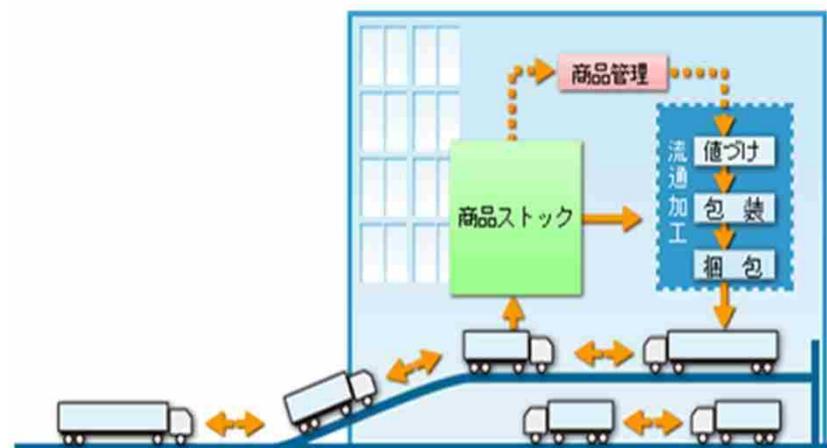


## 【配送センター】

「運ぶ」＋「付加価値」



保管、管理、流通加工等の  
スペースを賃貸



# トラックターミナルの役割

## 【トラックターミナルの機能】

### 都市間輸送の拠点

トラックターミナルは、全国の主要都市を結ぶ物流拠点として、大型トラックによる貨物の大量輸送の実現に寄与している。

### 都市内集配送の拠点

トラックターミナル内の荷扱場(バース)は、全国各地から大量輸送されてきた貨物を都市内エリア別に仕分けして発送する配送機能と都市内で発生した貨物を集め、全国各地に向けて仕分けし発送する集荷機能を兼ね備えている。

### 全国の中継基地

全国輸送網がトラックターミナルに集結することから、地方から地方へと輸送される貨物の中継基地として活用され、トラック輸送の合理化および都市機能の向上に寄与している。

### 交通混雑の緩和

都市部に点在する物流拠点をトラックターミナルに集約、再配置することで、都市内の重複・交錯輸送や中継輸送を減少させ、交通混雑の緩和と環境問題の改善に貢献している。

# 全国トラックターミナル協会の概要

名 称：全国トラックターミナル協会

設 立：昭和49年8月

目 的：トラックターミナル事業の健全な発展と公共的使命の遂行に努めるとともに、会員相互の連携及び理解を深めることを目的とする。

事業内容：1) トラックターミナル事業の社会的、経済的地位の向上に寄与する施策に関すること  
2) トラックターミナル事業の調査研究に関すること  
3) 国会、行政庁に対する意見具申又は要望に関すること  
4) 行政庁が行う措置又は通達に対する協力に関すること  
5) その他この会の目的を達成するために必要な事業

全国トラックターミナル協会は、トラックターミナル事業の健全な発展と公共的使命の遂行に努めるとともに、会員相互の連携及び理解を深めることを目的として設立された、全国の一般トラックターミナル事業者による任意団体です。

# 全国トラックターミナルの位置

会社名	ターミナル名	供用開始年
北海道トラックターミナル(株)	札幌トラックターミナル	昭和46年9月
岩手トラックターミナル(株)	岩手トラックターミナル	昭和49年9月
(株)仙台トラックターミナル	仙台トラックターミナル	昭和37年11月
東北高速道路ターミナル(株)	郡山トラックターミナル	昭和51年8月
"	仙台南トラックターミナル	昭和54年4月
日本自動車ターミナル(株)	京浜トラックターミナル	昭和43年6月
"	板橋トラックターミナル	昭和45年10月
"	足立トラックターミナル	昭和52年4月
"	葛西トラックターミナル	昭和58年4月
北陸高速道路ターミナル(株)	金沢トラックターミナル	昭和52年12月
株式会社三徳	四日市トラックターミナル	昭和62年4月
泉北高速鉄道(株)	東大阪トラックターミナル	昭和43年2月
"	北大阪トラックターミナル	昭和49年3月
(株)大阪港トランスポートシステム	大阪南港トラックターミナル	昭和51年10月
岡山県トラックターミナル(株)	岡山県トラックターミナル	昭和50年4月
広島市流通センター(株)	広島市西部トラックターミナル	昭和52年4月
四国トラックターミナル(株)	四国トラックターミナル	昭和46年8月
協同組合今治流通センター	天保山トラックターミナル	昭和49年8月
徳島県トラックターミナル(株)	徳島県トラックターミナル	昭和45年5月
九州高速道路ターミナル(株)	熊本トラックターミナル	昭和51年6月
"	鳥栖トラックターミナル	昭和56年4月
鹿児島県共同トラックターミナル(株)	鹿児島臨海トラックターミナル	昭和52年11月

会員数：16社  
ターミナル数：22カ所

## 一般トラックターミナル配置図

(平成29年2月末現在)



鹿児島県共同トラックターミナル株式会社  
鹿児島臨海トラックターミナル



東北高速鉄道株式会社  
北大阪トラックターミナル



(単位：バス)  
全国合計 3,441

# トラックターミナル事業者の概況

## 【一般トラックターミナル事業者の状況(各数値には兼業部門を含む)】

売上高

50億円以上	2社
50億円未満 ～ 5億円以上	1社
5億円未満 ～ 1億円以上	10社
1億円未満	2社

従業員数

50人以上	2社
50人未満 ～ 10人以上	2社
10人未満 ～ 5人以上	5社
5人未満	7社

供用開始後経過年数(ターミナル数)

50年以上	1箇所
50年未満 ～ 40年以上	13箇所
40年未満 ～ 30年以上	7箇所
30年未満	1箇所

貨物取扱量(27年度平均 トン/日)

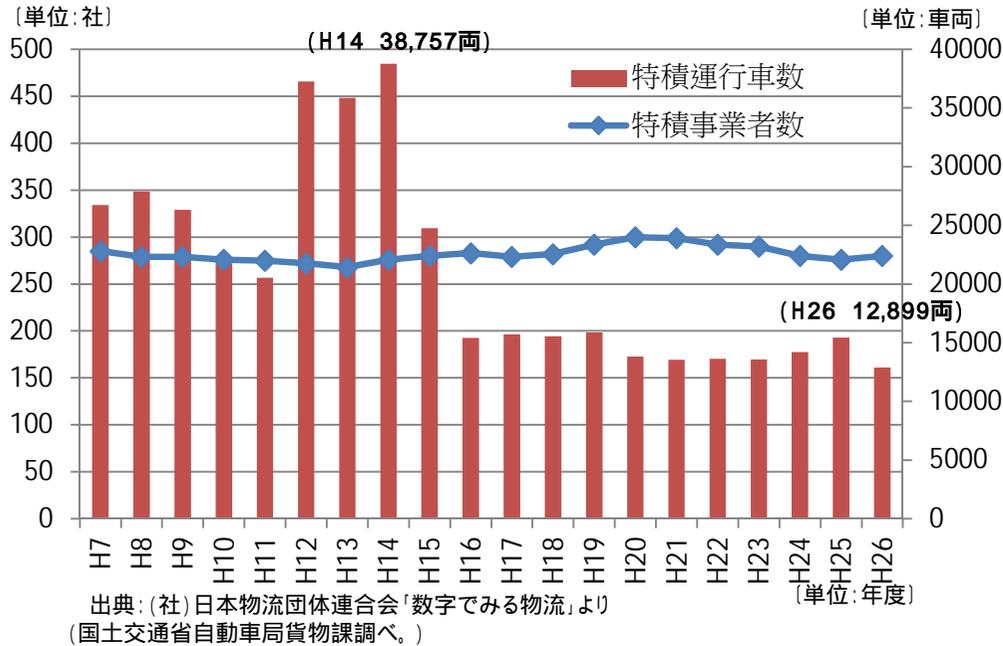
10,000トン以上	1社
10,000トン未満 ～ 5,000トン以上	1社
5,000トン未満 ～ 1,000トン以上	3社
1,000トン未満	11社

事業規模が小さな事業者が多い

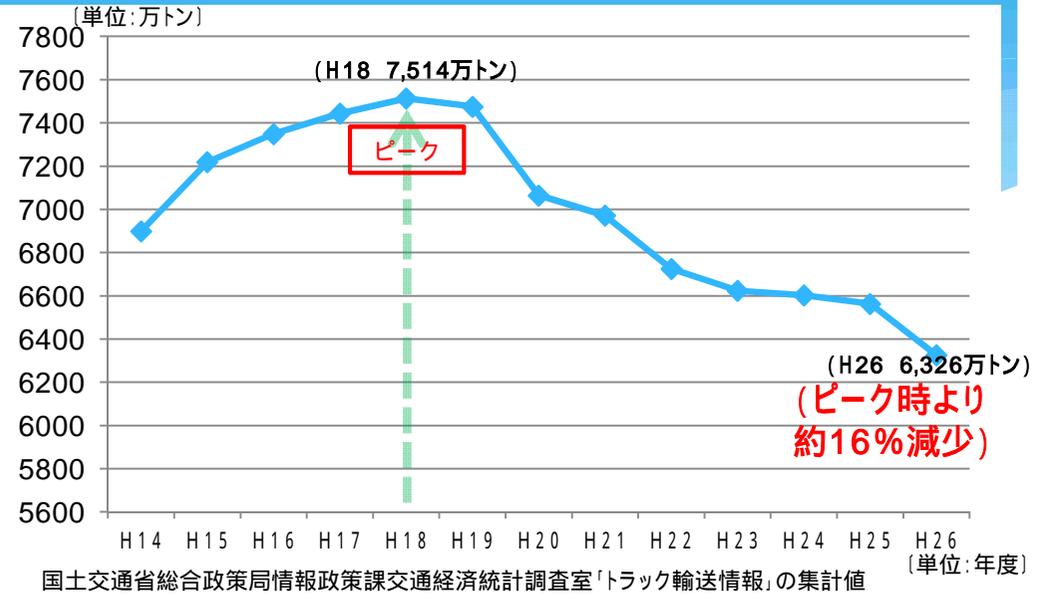
供用開始後40年以上経過しているトラックターミナルが半数以上

# トラックターミナル事業者を取り巻く物流状況

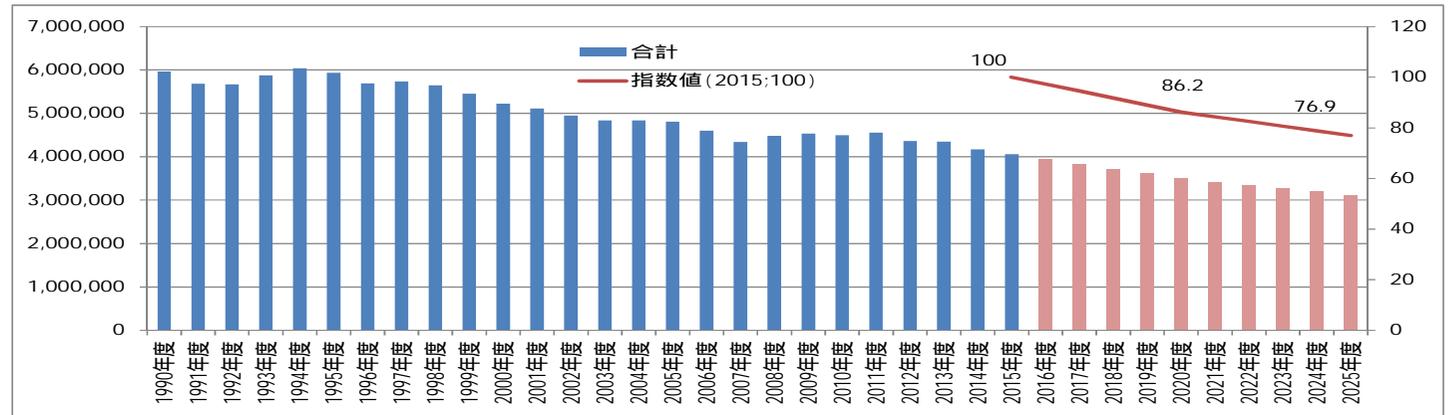
## 【特別積合せ貨物運送事業者及び運行車数の推移】



## 【特別積合せ貨物運送量の推移】



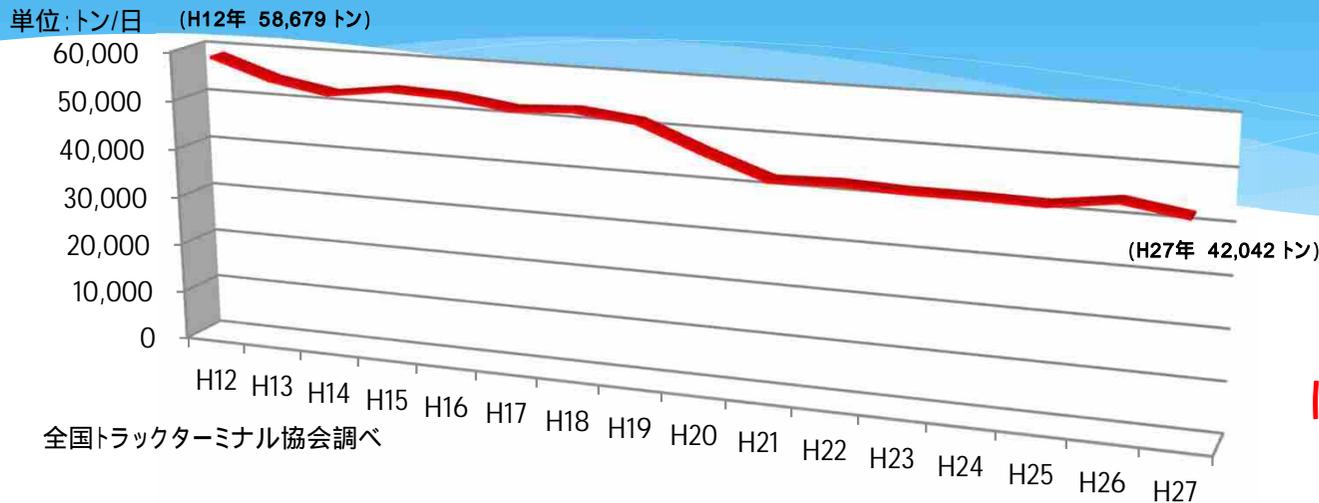
## 【トラック輸送量の推移と今後の見通し】



出典)国土交通省「自動車輸送統計年報」、三菱総研 内外経済の中長期展望(2014年)  
これまでの経済成長と貨物量との相関関係(R2 = 0.93)に基づき、  
将来の経済成長を三菱総研予測値として算出

# トラックターミナル事業者を取り巻く物流状況

## 【一般トラックターミナル貨物取扱量(1日当たり)の推移】



▲ 16,637 トン/日

平成12年度の貨物取扱量  
に対して約28.4%の減少

## 【トラックターミナル事業者及びバース数の減少】

平成12年度	
事業者数	18社
供用バース数 (稼働バース数)	3,909 (3,843)
稼働率	98%



平成27年度	
事業者数	16社
供用バース数 (稼働バース数)	3,462 (3,240)
稼働率	94%

- ▲ 2社が廃止
- ▲ 供用バース447が減少
- ▲ (稼働バース603が減少)

平成12年度に対し  
認可バースで約11.4%減少  
稼働バースで約15.7%減少

# トラックターミナルの災害対策

## 「災害対策の取組み」

### 【対策事項】

- ・施設の耐震調査とインフラの耐震補強
- ・免震構造の採用
- ・防災マニュアルの策定・訓練
- ・BCP(事業継続計画)の策定・訓練
- ・非常用自家発電設備の設置等

### 【大型非常用自家発電設備】



### 【緊急物資輸送訓練】



国土交通省

民間物資拠点にリストアップ(8箇所)

地方自治体

広域輸送基地に指定(6箇所)

施設使用等に関する協定締結(3社)

なお、地方自治体と2社が協議中

# 環境と人にやさしいトラックターミナル

## 「環境にやさしいトラックターミナルの取組み」

省エネ機器・設備の採用  
LED照明の採用  
高効率設備への改修



再生可能エネルギーの活用  
太陽光パネルの設置



構内緑化の推進



## 「人にやさしいトラックターミナルの取組み」

ターミナル内の厚生施設例



# トラックターミナルの高機能化

(仮称) 北大阪トラックターミナル新棟計画



## 【(仮称) 北大阪トラックターミナル新棟施設概要】

位 置：大阪府茨木市宮島（北大阪トラックターミナル内）

延床面積：全体で約 14,000坪程度

構 造：地上4階建

竣工予定：平成32年春

- ・地震に強い構造
- ・シャッターによるセキュリティ確保
- ・LED照明、高断熱性能設備による環境対応
- ・最新の防災センター、アメニティー設備等の充実
- ・CASBEE認証取得（予定）



## 【ダイナベース施設概要】

位 置：東京都大田区平和島（京浜トラックターミナル内）

建築面積：約 20,000㎡（約 6,100坪）

延床面積：約 97,000㎡（約29,300坪）

構 造：地上5階建 柱PCa梁S造 免震構造

竣工予定：平成30年7月

- ・各階に40ftコンテナ車が直接乗り入れ可能なダブルランプウェイ方式
- ・ランプウェイ部も免震構造としたBCP対応
- ・3日間通常営業を可能とする大型非常用自家発電設備
- ・豊富な緑地を配し利用者の憩いの空間づくりを実現
- ・LED照明、太陽光発電設備の設置による環境対応
- ・休憩室、テラス、パウダールーム等アメニティー設備の充実

# 政策提言(その1)

1. 一般トラックターミナルは、供用開始から40年以上経過したものが多く、施設の老朽化が進み、建替えや大規模補修等が必要となっております。物流ニーズの変化に対応した施設の高機能化も必要ですが、小規模事業者が多数であり、資金確保が重要な課題です。株主を含めた各企業が、まず、尽力すべき問題ではありますが、事業の公共性から使用料金を低廉に抑えていることも考慮し、国等による投資負担の軽減策（固定資産税の軽減措置等）についてご検討頂きたい。

自動車ターミナル法の施行から50年経過、トラックターミナル施設の老朽化

事業は、土地取得・施設整備に多額の先行投資が必要

しかし、事業の公共性から使用料金が低廉で、固定資産税等の負担も大

投資効率が極めて低く、投下資本の回収に長期間を要する

(参考) 売上高に対する固定資産税及び都市計画税の占める割合は、各社の単純平均で11%

## 政策提言(その2)

2. 一般トラックターミナルは、多数のトラックが利用することを前提とした荷捌き施設等を有しているため、災害発生時の支援物資輸送等の拠点として優位です。このため、国土交通省の民間物資拠点へのリストアップ（8箇所）や地方自治体の広域輸送基地指定（6箇所）や施設使用等に関する協定の締結（3社）も行われています。

このため、大規模地震等災害発生時における支援物資輸送等のトラック輸送を確保する観点から、

災害時、緊急時におけるトラック輸送活動を支えるため、一般トラックターミナルの敷地内にある給油施設への優先的な燃料供給についてご検討いただきたい。

同様に、需給逼迫による電力制限実施の際、一般トラックターミナルが実施対象とならないようご検討いただきたい。

被災地域の一般トラックターミナルは、緊急支援物資の受入・仕分の拠点

その他の地域の一般トラックターミナルは、支援物資や復興資材の発送拠点・中継拠点としての役割

災害時及び緊急時における施設利用者である運送事業者の輸送活動を支えることは、一般トラックターミナルの公共性から責務と考える

## 政策提言(その3)

3 . 特積み事業者の荷扱場利用の縮小等があった場合に、空いた荷扱場を必要とする他の事業者（業種は問わない）に貸与したり、トラックターミナル内の保管庫（倉庫）等を特積み事業者以外の事業者（同上）に貸与するケースが考えられます。こうしたトラックターミナル事業を維持、継続するために必要な経営施策を、円滑に実施することができるように、引き続き、自動車ターミナル法の運用をお願いしたい。

また、一部会員企業では、物流ニーズの変化等に対応し、トラックターミナルの生産性向上を図るため、従来の荷扱場の他、広範な物流需要を対象とし、利用する事業者の業種は問わない高機能型物流施設（配送センター等）の建設を進めております。こうしたトラックターミナルの高機能化等を促進する経営施策が円滑に行えるように、都市計画等が見直されるようお願い致します。

# 政策提言(その3)

## 参考

### 第8版 都市計画運用指針(抄)

#### H. 流通業務団地

##### 1. 流通業務団地の都市計画の考え方

流通業務市街地は、「流通業務施設の整備に関する基本方針」(流通業務市街地の整備に関する法律第3条の2)に基づき定められる地域地区である「流通業務地区」及び都市施設である「流通業務団地」により構成される。

流通業務地区は、当該都市における流通機能の向上及び道路交通の円滑化を図るため、流通業務市街地として整備すべき地域について、都市計画に定めるものであり、地区内では、流通業務に関連する施設以外の設置が規制される。

この流通業務地区内で、その中核として特に一体的・計画的に整備すべき区域として、流通業務団地に係る都市計画が定められる。

なお、既に流通業務団地の都市計画が指定されている区域において、近年の物流に係る業態の多様化、展示場等流通業務を支援する施設のニーズの発生等の状況の変化に対応しつつ、物流効率化に向けて、流通業務市街地の整備及び円滑な機能更新を計画的に促進するため必要がある場合については、流通業務団地に関する都市計画の変更を機動的に行うことが望ましい。

## 政策提言(その4)

- 4 . **トラック隊列走行等の技術革新が一般トラックターミナルに与えるインパクトについて、当協会でも調査等を実施しています。今後、トラック隊列走行等の実現に関し、トラックターミナル事業者の知見、ノウハウ等が活用されるとすれば、物理的、経営的な制約はありますが、民間企業として適切に対処したいと考えております。このため、トラック隊列走行等の技術革新の状況や物流に与える影響等について、国の積極的な情報発信をお願い致したい。**

## 外国人技能実習制度の物流分野職種拡大に向けた提言

平成 29 年 3 月 17 日

一般社団法人 日本生産技能労務協会  
物流部会

一般社団法人日本生産技能労務協会（JSLA）は、製造請負・派遣業で働く労働者の雇用の安定、労働環境の改善及び技能の養成を図り、業界の健全な発展、併せて日本のものづくりの発展に資することを目的として活動してまいりました。

物流部会は同協会の物流分野の人材サービス企業が集結し、物流人材サービス業界における共通課題の解決および人材育成に向けて尽力することを通じ、我が国の物流の発展に寄与するものと確信し、活動をしております。

日本の製造業のアジア圏への海外進出に伴い、日系物流企業も海外進出を果たし、現時点ではアジア圏におけるサプライチェーンが進展し、その高度化が求められ、また、越境 E C の発展に伴い消費者物流におきましても、日本的な利便性が求められております。

従いまして、日本で培われた、顧客視点のきめの細かい日本品質の物流サービスを展開するうえで、日系現地法人やアジア圏物流企業では日本の技能・技術・知識を所持したりリーダー人材が渴望されていますが、物流人材の教育体制の整備が追いついていない現状があり、我が国の優れた物流品質を現地展開するためには、人材の育成は喫緊の課題となっております。

外国人技能実習制度は我が国で培われた優れた技能・技術・知識を開発途上国等へ移転することにより国際貢献を行う趣旨の制度ですが、物流業界では「工業包装」を除いて技能実習 2 号に移行可能な職種・作業として認可されていません。

2016 年 11 月に公布された技能実習法では監督機能強化とともに、優良な実習実施者であることや、優良な運用を前提に技能実習制度の拡充の意図が盛り込まれています。

海外展開している日系現地法人および各国の物流企業に対し、リーダー人材の育成を通じて、関係諸国の発展を志向し、国際貢献に寄与することを目指すため、物流分野での職種拡大に向けた取り組みを行っていくことが必要であると考えます。

以上

一般社団法人 日本生産技能労務協会 物流部会

部長 S G フォルダー株式会社  
副部長 キャリアロード株式会社

株式会社 I T N サービス  
株式会社アデイコム

S B S スタッフ株式会社

株式会社エヌプールヒューマンソリューションズ

株式会社ケーアイ

株式会社KEN

株式会社サウンズグッド

新生梱包株式会社

テイケイワークス株式会社

株式会社東和キヤスト

南洋アスピレーション株式会社

株式会社ネオフュージョン

株式会社フルキヤスト

株式会社ワックスサポート

(50 音順)